

emergono unicamente due significativi sistemi insediativi polarizzati sulle emergenze architettoniche emblematiche dell'ultimo periodo storico (e in quanto tali specificate nel disegno del 1835): il Tempio della Gran Madre con il ponte napoleonico sul Po ed il Ponte Mosca relativo al Borgo Dora.

Una ulteriore fase significativa di intervento urbanistico sulla città si avrà nei primi anni Cinquanta con il *Piano d'Ingrandimento della Capitale* (1850-1852) — che sviluppa e coordina proposte settoriali, avanzate e approvate a partire dal 1843, ma sospese per le avverse vicende storiche del '48 — e con il piano di sfruttamento dell'area della ex Cittadella (1857), dopo la sua disattivazione nel 1852. Il progetto urbanistico globale è sorretto da una logica di stretta integrazione strutturale con il sistema insediato preesistente, del quale vengono riprese le assialità attestata su punti focali e la lottizzazione a scacchiera.

Le prime proposte organiche di pianificazione al di là dei limiti fisici del sistema dei viali completati negli anni Trenta, riguardano una zona del settore sudorientale: Borgo S. Salvatore, prospiciente il Borgo Nuovo oltre il Viale del Re, nei limiti definiti dalle emergenze architettoniche del Castello del Valentino e del complesso conventuale di S. Salvario. Le ragioni della scelta sono in parte motivate da situazioni analoghe a quelle già citate a proposito del Borgo Nuovo, in parte dovute al fatto che molti dei terreni interessati erano di proprietà demaniale e, per i rimanenti, vi erano pressanti interessi privati a costruire.

Le prime istanze di fabbricazione sono del 1836 e il loro accoglimento (1843) — che stabiliva di «erigervi unicamente amene ville e giardini» — condizionerà perennemente il settore prospiciente la piazza S. Salvario (19). Il gran numero delle riunioni del Regio Consiglio degli Edili e dei piani presentati, discussi, variati (20) per l'ampliamento nella zona non si spiegherebbe senza tener conto delle obiettive difficoltà progettuali (la scelta direzionale tra la strada di Nizza ed i viali congruemente o no orientati rispetto alla viabilità cittadina, il progettato inserimento di grandi architetture emblematiche, quali l'ospedale militare o un nuovo tempio) e della qualità sperimentale dell'intervento per il quale i maggiori progettisti cittadini cercavano di impostare le regole generali che avrebbero guidato fino all'età unitaria ed oltre tutti gli sviluppi urbani. Valga, a suffragio della prima considerazione, il fatto che il Consiglio degli Edili si trova a decidere in una stessa seduta su ben cinque piani diversi (figg. b2 e b3) e, per la seconda, che fin dal 1845 si erano fissati i principi dei «piani-progetto» che saranno consolidati da Carlo Promis negli isolati intorno a Porta Nuova. Era infatti giudicato opportuno dal Consiglio il corredare piazze e vie di portici «[...] e dover parimenti le fabbriche in fronte loro essere regolate con Architettura uniforme facendo protendere i portici con fabbricato superiore anche per tratto delle vie che diramansi dagli angoli [...]» mentre per «gli

altri isolati potersi ammettere una decorazione qualunque, purché regolare e come tale riconosciuta dal Consiglio» (21).

Vicende alterne ha anche l'ampliamento, a Nord-Est, che interessa la zona di Vanchiglia, e che farà pure parte del *Piano d'ingrandimento della Capitale*. Fin dal 1844 una società privata aveva presentato un piano di lottizzazione residenziale, studiato da Alessandro Antonelli. Il progetto per l'edificazione — che era legato ad una più vasta idea di sistemazione territoriale — è approvato con Regia lettera Patente del 12 settembre 1846 pressoché contemporanea a quella del piano per S. Salvario; la pratica è tuttavia bloccata e si chiede al Consiglio degli Edili (che rimetterà la questione al Vicario) di fare «ricorso per l'approvazione del Piano di Vanchiglia a provvedere per il prescritto trasporto del Cimitero israelitico con diffidamento che non si permetterà l'occupazione delle intraprese fabbriche insino a tanto che avranno soddisfatto a tale condizione ed all'altra del coprimto del canale» (22). La definitiva approvazione del progetto di ampliamento, bloccato sul Corso S. Barbara (Regina Margherita), oltre Corso S. Maurizio e fino a Po, avviene con Decreto di Vittorio Emanuele II, il 5 maggio 1852 (23).

Per la terza zona interessata, *fuori Porta Susina e nella regione Valdocco*, a ponente della città, erano stati presentati progetti di ampliamento, compatibili con i persistenti vincoli militari della Cittadella, approvati dal Consiglio degli Edili, ma rimasti senza vidimazione reale. Nonostante le diatribe coi proprietari che intendevano annullare i viali a favore di vie porticate, l'11 novembre 1851 il piano di ingrandimento viene approvato, definendo un'area lottizzata regolare limitata dai Corsi Valdocco e S. Solutore, eccedente per un isolato gli assi rettori di Via Dora Grossa e di Corso S. Massimo (Regina Margherita) (24).

La nuova figura di città che consegue alla pianificazione degli anni Cinquanta risulta dunque fortemente integrata rispetto alla Torino settecentesca, riprendendone le assialità in modo così deciso da voler eliminare due viali esistenti perché diagonali (25); unica eccezione ad uno schema assolutamente ortogonale rimane la zona di Vanchiglia, condizionata dalla precedente lottizzazione della Piazza Vittorio (fig. b4).

Non va dimenticato che le tre zone coinvolte negli ampliamenti erano interessate dal problema di integrazione nel tessuto urbano delle nuove strade ferrate. A Sud la posizione della ferrovia di Genova aveva creato attriti tra Governo e Municipalità, intendendo quest'ultima porre «gli stabilimenti della strada ferrata volgarmente detti Imbarcadero» arretrati rispetto alla Piazza Carlo Felice — od oltre il Corso del Valentino o sul prolungamento di Corso Duca di Genova — ed essendo l'altro deciso a scegliere la Piazza Carlo Felice come luogo deputato allo scopo, confermando e attualizzando la primarietà dell'asse rettoro vitozziano (26).